Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8717**

19. Wahlperiode 25.03.2019

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/8211 –**

Fortsetzung der Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat im Jahr 2012 Pläne für eine Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsreform (WSV-Reform) vorgestellt und etwa ein Jahr später beabsichtigt, die damals noch dezentral aufgestellte Ebene der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSDen) am Standort Bonn in der neu geschaffenen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zu zentrieren.

Nach der Bundestagswahl 2013 wurden zentrale Elemente der Reform, wie die Einführung wichtiger Steuerungselemente, wie einer flächendeckenden Kosten- und Leistungsrechnung und weiterer geplanter Reformvorhaben wieder auf Eis gelegt. Auch bei der Gewinnung von Nachwuchs im Planungsbereich der WSV wurden hinsichtlich der Dauer von Infrastrukturplanungen aus Sicht der Fragesteller kaum merkliche Erfolge erzielt. Der besonders im Bereich Wasserstraßen bestehende Sanierungsstau, etwa bei der Planung von Schleusenersatzbauwerken, konnte weiterhin nicht überwunden werden.

Dadurch rückt der Planungshorizont der wahrscheinlich meisten wichtigen sowohl bereits begonnenen als auch neuen Projekte aus dem Wasserstraßenausbaugesetz aus dem Jahr 2016 nach Ansicht der Fragesteller immer mehr in weite Ferne.

Dies zeigt nach Auffassung der Fragesteller, dass weiterhin Reformbedarf besteht und die Bundesregierung dem Bereich Wasserstraßenplanung dringend mehr Priorisierung widmen muss.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 22. März 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. a) Welche Ziele für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat die Bundesregierung für die laufende Wahlperiode formuliert?

   b) Welche Ziele davon laufen unter der Überschrift „WSV-Reform“?

Die Ziele der Bundesregierung ergeben sich insbesondere aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode. Hierzu zählen die zügige Umsetzung der Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und die Steigerung der Verkehrsinvestitionen mit dem Schwerpunkt auf Erhalt vor Aus- und Neubau.

2. Welche Maßnahmen zur Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wurden im Jahr 2018 begonnen, sind noch in Bearbeitung bzw. umgesetzt (bitte jeweils tabellarisch darstellen)?

3. Welche Maßnahmen zur Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sind jeweils jährlich für 2019, 2020 und 2021 geplant (bitte jeweils nach Jahren tabellarisch darstellen)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Maßnahme	Zeitraum	Begonnen	In Bearbeitung	Umgesetzt (Stand 12. März 2019)
Erarbeitung der Feinmodell der neuen 17 WSÄ*	2016-2020	x*	x*	Ca. 70 %
Einrichtung der 17 WSÄ*	2019-2021	x*	x*	x*
Einrichtung Dienststelle für Verkehrstechnik		x	x	

* Detailsachstände zur Einrichtung der 17 neuen WSÄ:

neue Ident Nr	Einrichtung der neuen WSÄ -Sachstände PG-Arbeit Übersicht SSt **Stand 11.03.19** neue Bezeichnung	bisherige WSA und bleibende Standorte		Projektpl Kommun Phase I	Revierbe (Aufbau) Phase II	Organisa der Besc Phase III	Reviersp Übergang Phase IV	Weitere administrative Vorbereitungen	Start ab
801	Ems-Nordsee	214	Emden						
		415	Meppen						
802	Weser-Jade-Nordsee	211	Bremen					laufen	08.04.19
		212	Bremerhaven						
		213	Wilhelmshaven						
803	Elbe-Nordsee	112	Tönning						
		116	Hamburg						
		117	Cuxhaven						
804	Nord-Ostsee-Kanal	113	Brunsbüttel						
		114	Kiel-Holtenau						
805	Ostsee	111	Lübeck						
		115	Stralsund						
806	Rhein	411	Köln					laufen	
		412	Duisburg-Rhein						
		513	Bingen						
807	Oberrhein	511	Freiburg						22.10.19
		512	Mannheim						
808	Mosel-Saar-Lahn	516	Koblenz					laufen	13.06.19
		517	Trier						
		518	Saarbrücken						
809	Neckar	*514*	*Heidelberg*						11.03.19
		515	*Stuttgart*						
810	Main	611	Aschaffenburg					laufen	*2020 Ziel*
		612	Schweinfurt						
811	Donau MDK	613	Nürnberg					laufen	02.05.19
		614	Regensburg						
812	Westdeutsche Kanäle	413	Duisburg-Meiderich						
		414	Rheine						
813	MLK, ESK	313	Minden					laufen	*2020 Ziel*
		314	Braunschweig						
		315	Uelzen						
814	Weser	311	Hann.-Münden						*2020 Ziel*
		312	Verden						
815	Elbe	713	Lauenburg						
		712	Magdeburg						
		711	Dresden						
816	Spree-Havel	714	Brandenburg						
		715	Berlin						
817	Oder-Havel	716	Eberswalde						

Legende:
- abgeschlossen +genehmigt
- der Stabsstelle/AG zu Durchsicht/Stellungnahme vorgelegt
- in Arbeit
- Arbeit aufgenommen (z.B. nach Vorlage vorhergehender MSB)

4. a) Betrachtet die Bundesregierung die WSV-Reform, welche 2012 durch Bundesminister Peter Ramsauer mit Vorlage des sog. 5. WSV-Reformberichts (dmyv.de/fileadmin/content/_global/_downloads/politisches/Wasser tourismus-WSV-Reform/5.%20Bericht_BMVBS%20zu%20WSR-Reform.pdf) angekündigt wurde, inzwischen als abgeschlossen (bitte begründen), und falls nicht, warum nicht?

Die WSV-Reform ist im Umsetzungsprozess auf der Ebene der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter und im weiteren Konsolidierungsprozess auf Ebene der GDWS, nachdem die Entscheidungen zum Umbau auf GDWS Ebene im Jahr 2012 und auf Ämterebene im Jahr 2014 getroffen wurden. Eine sozialverträgliche Umsetzung im laufenden Betrieb benötigt den erforderlichen Umsetzungsvorlauf und Umsetzungszeiten.

b) Welche Ziele aus dem 5. Bericht stehen noch vor der Umsetzung?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 38 und 39 verwiesen.

c) Welche Ziele aus dem 5. Bericht sollen nicht umgesetzt werden?

Der vorgeschlagene Umbau der WSÄ mit einer Trennung von Verkehr und Infrastruktur war laut Beschluss des Haushaltsauschusses des Deutschen Bundestages (98. Sitzung vom 26. September 2012, Ausschussdrucksache 17(8)4787) zum 5. Bericht zur WSV-Reform zu überprüfen. Der 6. Bericht sah als Ergebnis der Überprüfung keine Trennung von Verkehr und Infrastruktur mehr vor, sondern den Verbleib der Aufgabengebiete in den WSÄ.

5. In welchem Rhythmus plant die Bundesregierung, dem Deutschen Bundestag weitere Fortschrittsberichte der WSV-Reform vorzulegen, und falls sie keine weiteren Berichte plant, warum nicht?

Derzeit sind keine weiteren Fortschrittsberichte vorgesehen.

6. Durch welche Maßnahmen wurde bisher eine Konzentrierung bzw. Reduzierung jener Steuerungsaufgaben in der GDWS (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt), die einst in den ehemaligen Oberbehörden WSDen (Wasserstraßen- und Schifffahrtsdirektionen) und dem Bundesministerium wahrgenommen worden sind, erreicht?

Mit der Errichtung der GDWS als zentrale, mittelbehördliche Steuerungsinstanz der WSV anstelle von ehemals sieben regionalen WSDen wurde am 1. Mai 2013 eine Grundentscheidung für den notwendigen Umbau der WSV getroffen.

In der GDWS sind die strategischen Zielsetzungen des Bundesministeriums für die Schifffahrt und die Wasserstraßeninfrastruktur des Bundes umzusetzen und mit den Anforderungen der Kunden zusammenzuführen.

Arbeitsschwerpunkte der GDWS sind insbesondere die zentrale Ressourcensteuerung, die Fach- und Dienstaufsicht gegenüber den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern sowie die Erstellung von praxistauglichen Fachkonzepten.

7. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gab es jährlich seit Einrichtung der GDWS an deren jeweiligen Standorten (bitte tabellarisch nach Jahren darstellen)?

Standorte	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kiel	155	152	151	140	131	126
Aurich	158	120	80	75	72	68
Hannover	141	128	118	117	118	111
Münster	166	116	107	98	91	93
Mainz	149	143	140	143	135	129
Würzburg	87	86	84	78	71	67
Magdeburg	155	150	142	133	129	127
Bonn	0	1	39*	47*	76*	100*
* zzgl. Mitarbeiter/-innen, die organisatorisch dem Standort Bonn zuzurechnen sind			16	16	20	39

8. Welche Aufgaben sind seit 2015 aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf die GDWS übertragen worden (bitte tabellarisch nach Jahren darstellen)?

Aufgabe	Übertragungsdatum
• VV-WSV 1301 und 1304 • Bußgeldkatalog Bereich Strompolizei • Dienstbesprechungen P + R	28.07.2015
Genehmigung bestimmter Transporte durch deutschflaggige Seeschiffe nach dem Außenwirtschaftsrecht	07.08.2015
Leitung des Informations- und Erfahrungsaustausches zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie	10.08.2015
„Oberste Instanz des Nutzers“ nach RBBau	08.10.2015
Fachaufsicht über die FVT; KOM-Netz WSV	16.11.2015
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit einschl. Haushaltsmittel	24.11.2015
• Bereitstellen von Methoden und Techniken der Organisation • Zusammenfassen und Verteilen der Darstellungen organisatorischer Regelungen • Auswerten von Informationen für das Vorschriftenwesen • Bereitstellen der Grundsätze für Vorschriften (Gestaltung, Terminologie, Automationsfähigkeit etc.) • Koordinierung und Führen der Übersicht über gültige Verwaltungsvorschriften • Erfassen der Aufgabenzugänge und Aufgabenabgänge • Angelegenheiten der Benennung von Dienststellen einschl. Dienstschilder und Dienstsiegel • Einrichten, Ändern und Aufheben von Organisationseinheiten des inneren Aufbaus (Dezernate, Sachbereiche, Sonderstellen, Außenbezirke, Bauhöfe, Betriebsstellen) einschl. Regeln der örtlichen Zuständigkeiten • Prüfen, Einführen und Fortschreiben des Aufgabenverteilungsplans	01.07.2016

Aufgabe	Übertragungsdatum
• Führen von Organisationsübersichten (Gliederung des äußeren und inneren Aufbaus, Dienstpostengliederung etc.) • Untersuchen der Auswirkungen ablauforganisatorischer Maßnahmen auf die Aufbauorganisation • Erstellen und Fortschreiben von Organisationsübersichten • Einrichten, Ändern und Aufheben der Dienstposten quantitativ (Dienstpostenbemessung) und qualitativ (Dienstpostenwertung) einschl. für Investitionsmaßnahmen • Entscheiden über die Verwendung von Stellen • Fachbeiträge zur Bewirtschaftung von Stellen • Planen und Veranlassen von Ablaufuntersuchungen • Festlegen von aufgabenbezogenen und arbeitsplatzbezogenen Ablaufregelungen • Regeln der Dienstzeit, der Bereitschaftsdienste und der Erreichbarkeit von Beschäftigten • Veranlassen der Untersuchung über die Auswirkungen aufbauorganisatorischer Maßnahmen auf die Ablauforganisation • Bereitstellen der Grundsätze für Vordrucke und deren Gestaltung • Steuerung der langfristigen Bedarfs- und Investitionsplanung für die Wasserstraßeninfrastruktur, Optimierung und Priorisierung • Steuerung des Ressourceneinsatzes und fachliche Konzepte zur Ressourcenplanung für Betrieb, Bau und Unterhaltung der Infrastruktur Bundeswasserstraßen, Bauleitung sowie der Auszubildenden • Erstellung und Pflege von fachspezifischen Regelwerken, soweit diese nicht im Einzelfall dem BMVI vorbehalten sind • Konzeptionelle Steuerung der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sowie der Maßnahmen bei untergeordnetem Verkehrsbezug, Fachaufsicht über die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter • Konzeptionelle überregionale Umsetzung der Infrastrukturplanung • Begleitung und Prüfung von Konzeptionen und Haushaltsunterlagen, Begleitung, Prüfung und Genehmigung von Ausführungsunterlagen • Aufstellen von Ausbaurichtlinien • Aufstellung, Prüfung und Genehmigung von Konzepten • Steuerung der Maßnahmenumsetzung: z. B. Führen der Verhandlungen bei der Maßnahmenvorbereitung mit Ländern, Kommunen etc.; Prüfung und Genehmigung der Vorbereitung und Abwicklung von Planungs- und Bauverträgen; Angelegenheiten der Prüfungsämter des Bundes; Aufstellen von Verwaltungsvorschriften • Fachbeiträge für das BMVI • Beiträge (Informationen für die Hausleitung, Bearbeitung von Anfragen, Ausschussangelegenheiten, BRH-Angelegenheiten) • Bund-Länder-Vereinbarungen, Infrastruktur- und Finanzierungsangelegenheiten • Vertretung des BMVI in internationalen und nationalen Gremien • ZKR, DK etc.	

Aufgabe	Übertragungsdatum
• Bund-Länder-Vereinbarungen, Infrastruktur- und Finanzierungsangelegenheiten • Genehmigung von Entwürfen für Hochbauten, Außenbezirke und Bauhöfe, für schwimmende Fahrzeuge und von Entwürfen für Baumaßnahmen an Betriebswegen und deren zusätzliche Nutzung für den Radverkehr • Genehmigung von Maßnahmen für den Tauchbetrieb und von Maßnahmen zur Bergung von Kampfmitteln im Seebereich • Raumordnungsangelegenheiten • Erarbeitung von technischen Grundsätzen im Wasserbau, Brückenbau, Hochbau, Erd- und Grundbau, Massivbau sowie Stahlbau für Bauwerke, Anlagen und Einrichtungen an Wasserstraßen sowie bei der Beseitigung von Bergschäden und bei Anlagen des Wassersports, Rationalisierung im Bauwesen, internationale Angelegenheiten des Wasserbaus; Ausstellungen sowie Beiträge zu Standardleistungsbeschreibung und techn. Vertragsbedingungen • Baupreisindices für die Preisentwicklung von Baumaßnahmen im Rahmen der Entwurfsbearbeitung • Koordinierung des Forschungs- und Entwicklungsbedarfs im technischen Bereich der Wasserstraßen-Infrastruktur • Steuerung der Aufträge der WSV an die BAW • Konzeptionelle Umsetzung der Schiffbau-, Nachrichten-, Elektro-, und Maschinentechnik für den Küsten- und Binnenbereich • Vertretung im Arbeitskreis Maschinen- und Elektrotechnik staatlicher und kommunaler Verwaltungen • Vermessungs- und Peilwesen der WSV • Geometrische Ordnungssysteme • Geodätische Grundlagenvermessung • Bautechnische und topographische Vermessung • Gewässervermessung • Karten- und Geoinformationswesen der WSV • Vertretung in nationalen und internationalen Organisationen im Bereich Bautechnik und Vermessungswesen (soweit delegierbar) • Konzepte, Koordinierung und Steuerung der Verkehrstechnik und Telematik im See- und Binnenbereich (z. B. AIS, Schleusenautomatisierung) • Konzeption und Steuerung von Forschung und Entwicklung im Bereich neuer Verkehrstechnologien zur Erhöhung von Sicherheit und Wirtschaftlichkeit (soweit delegierbar) • Fachaufsicht über die FVT • Konzepte im Bereich des Umweltschutzes an Bundeswasserstraßen für • Naturschutz und Landschaftspflege bei Betrieb und Unterhaltung sowie Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen • Baggergut • EG-Umweltrichtlinien (z. B. FFH-Richtlinie und EG-Wasserrahmenrichtlinie) • Konzepte im Bereich der Gewässerkunde an Bundeswasserstraßen für • Gewässerkundliche Aufgaben	

Aufgabe	Übertragungsdatum
• Internationales und nationales Meldewesen (Hochwasser und Eis) • Sedimentmanagement	
Weiterentwicklung des IT-Verfahrens BW-06 „CAD-Einsatz für die Leitungsdokumentation“	22.01.2018
Aufbau der Schiffsunfalldatenbank HAVARIS	07.03.2018
Aufgaben aus der VV-WSV 1103 „Abkürzungen und Identnummernsystem Länge der Binnenwasserstraßen des Bundes	26.03.2018
Übertragung von Aufgaben der Fahrzeugdatenbank in der WSV	14.05.2018

9. Welche Aufgaben plant man, zukünftig noch vom BMVI auf die GDWS zu übertragen, und falls keine Übertragung stattfinden soll, warum nicht?

Im Rahmen kontinuierlicher Betrachtungen wird in Abgleich mit der Aufnahmefähigkeit der GDWS regelmäßig geprüft, welche weiteren Bestandsaufgaben delegiert werden können. Neue administrative Aufgaben werden der GDWS übertragen.

10. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gab es jährlich seit Einrichtung der BAV (Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen) an deren jeweiligen Standorten bzw. Dienstsitzen (bitte tabellarisch darstellen)?

BAV-Standort	1.1.2014	1.1.2015	1.1.2016	1.1.2017	1.1.2018	1.1.2019
Aurich	68*	78*	97	119	150	171
Münster	43	46	51	55	56	56
Hannover	11	11	11	11	13	12
Kiel	9	10	10	10	10	10
Koblenz	10	10	10	10	10	12
Magdeburg	7	7	9	12	13	12
Würzburg				9	10	9

* = einschl. 29 Teilabgeordnete Personalstand BAV – Stand: 01.01.2019

11. Wie viele Dienststellen und Dienststellenstandorte gab es in der WSV im Jahr 2015, und wie viele sind es aktuell im Jahr 2018 (bitte tabellarisch darstellen und jeweilige Orte nennen), auch unter Berücksichtigung des aktuellen Standortkonzepts (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Wasser/neue_bwstr-struktur-2016.pdf?__blob=publicationFile), wonach die 39 Ämter in 17 Ämterreviere aufgeteilt werden sollen?

Es gab zur Anzahl der Dienststellen und Standorte keine Veränderungen im Zeitraum von 2015 bis 2018: eine GDWS mit acht Standorten zuzüglich drei Standorten für zwei Berufsbildungszentren und ein Aus- und Fortbildungszentrum, 39 WSÄ mit 39 Standorten und sieben Wasserstraßenneubauämtern mit sieben Standorten (siehe auch folgende Tabelle, Stand: Januar 2019).

Dienststelle	**Ort**
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	
GDWS	**Bonn**
GDWS	Kiel
GDWS	Aurich
GDWS	Hannover
GDWS	Münster
GDWS	Mainz
GDWS	Würzburg
GDWS	Magdeburg
GDWS AFZ	Hannover
GDWS BBiZ	Kleinmachnow
GDWS BBiZ	Koblenz
Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (nach PLZ sortiert)	
WSA Dresden	Dresden
WSA Berlin	Berlin
WSA Brandenburg	Brandenburg
WSA Eberswalde	Eberswalde
WSA Stralsund	Stralsund
WSA Hamburg	Hamburg
WSA Lauenburg	Lauenburg
WSA Lübeck	Lübeck
WSA Kiel-Holtenau	Kiel
WSA Brunsbüttel	Brunsbüttel
WSA Tönning	Tönning
WSA Wilhelmshaven	Wilhelmshaven
WSA Emden	Emden
WSA Verden	Verden
WSA Cuxhaven	Cuxhaven
WSA Bremerhaven	Bremerhaven

Dienststelle	**Ort**
Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (nach PLZ sortiert)	
WSA Bremen	Bremen
WSA Uelzen	Uelzen
WSA Minden	Minden
WSA Hann. Münden	Hann. Münden
WSA Braunschweig	Braunschweig
WSA Magdeburg	Magdeburg
WSA Duisburg-Meiderich	Duisburg
WSA Duisburg-Rhein	Duisburg
WSA Rheine	Rheine
WSA Meppen	Meppen
WSA Köln	Köln
WSA Trier	Trier
WSA Bingen	Bingen
WSA Koblenz	Koblenz
WSA Aschaffenburg	Aschaffenburg
WSA Saarbrücken	Saarbrücken
WSA Mannheim	Mannheim
WSA Heidelberg	Heidelberg
WSA Stuttgart	Stuttgart
WSA Freiburg	Freiburg
WSA Nürnberg	Nürnberg
WSA Regensburg	Regensburg
WSA Schweinfurt	Schweinfurt
Wasserstraßenneubauämter	
Neubauamt	Hannover
Wasserstraßen-Neubauamt Helmstedt	Helmstedt
Wasserstraßen-Neubauamt Datteln	Datteln
Amt für Neckarausbau Heidelberg	Heidelberg
Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg	Aschaffenburg
Wasserstraßen-Neubauamt Berlin	Berlin
Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg	Magdeburg

12. Welche Tätigkeiten konnten bei welchen bisherigen WSA-Standorten (WSA = Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt) im Zuge der Neuordnung der WSA-Reviere wo und in welchem Umfang zusammengeführt werden?

Seit dem 11. März 2019 ist das erste neue Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Neckar eingerichtet. Am 8. April 2019 werden das WSA Weser-Jade-Nordsee und am 2. Mai 2019 das WSA Donau eingerichtet.

13. Aus welchen Gründen wird auf der aktuellen Seite der GDWS noch immer die Gliederung in 39 WSA-Standorte angegeben (Aufruf Januar 2019: www.gdws.wsv.bund.de/DE/gdws/geschaeftsbereich/geschaeftsbereich-node.html) und die 17 aktuellen, 2016 veröffentlichten, Reviere nicht benannt?

Die neuen 17 WSÄ werden schrittweise eingerichtet. Zum Zeitpunkt Januar 2019 gab es noch die bisherigen 39 WSÄ. Die Kartendarstellung vom 17. Juni 2016 ist die Darstellung der Zielstruktur in der räumlichen Zuständigkeitsabgrenzung für die jeweiligen Bundeswasserstraßen der 17 WSÄ.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

14. In welchen Wasserstraßen und Schifffahrtsämtern (WSÄ) fielen seit der Neuordnung Amtsleiterstellen weg?

15. Welche WSÄ sind seit der Neuordnung mit Amtsleitern, und welche davon mit Amtsleiterinnen besetzt?

16. Wie stellt sich der Wegfall von Amtsleitern in der Praxis für die Mitarbeiter in den WSÄ vor Ort dar, und welche möglichen Schwierigkeiten in der Amtsleitung ergaben sich daraus?

Die Fragen 14 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Einrichtung der WSÄ einhergehend erfolgt die Übertragung der jeweiligen Amtsleitung. Die Besetzung erfolgt aus dem Kreis der bisherigen Amtsleiterinnen und Amtsleitern. Die Standorte der bisherigen WSÄ bleiben erhalten. Die Leitungsfunktionen (Amtsleitung, Fachbereichsleitung) verteilen sich auf die Standorte. Es ergeben sich dadurch zu keiner Zeit Schwierigkeiten für die Beschäftigten.

17. a) Welche Altersstruktur weist die WSV auf (bitte je Altersgruppe die Anzahl der Mitarbeiter aufführen)?

Alter	Anzahl Personen
<=29	866
30-39	1.645
40-49	2.554
50-59	4.340
>=60	1.520
Summe	10.925

Ausgewertet wurden alle dauerhaft beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne in Ausbildung befindliches Personal zum Stichtag 1. Januar 2019.

b) Welches Durchschnittsalter haben die Mitarbeiter in der WSV, und wie hat sich die Kennzahl seit dem Jahr 2007 bis heute jährlich entwickelt?

Jahr	Durchschnittsalter
2018	48,00
2017	47,81
2016	47,82
2015	47,93
2014	48,05
2013	47,91
2012	47,45
2011	46,98
2010	46,44
2009	46,10
2008	45,82
2007	45,37

Ausgewertet wurden alle dauerhaft beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne in Ausbildung befindliches Personal jeweils zum 1. September eines Kalenderjahres.

18. Welche Maßnahmen werden inzwischen bei der WSV durchgeführt, um interne Prozesse vermehrt elektronisch zu realisieren?

19. Welche Maßnahmen werden inzwischen bei der WSV durchgeführt, um Prozesse im Kunden- bzw. Geschäftskontakt vermehrt elektronisch zu realisieren?

20. Welchen Stand hat in der WSV die Umsetzung der sog. elektronischen Akte, und bis wann soll diese vollständig umgesetzt sein?

21. Welche Maßnahmen werden inzwischen bei der WSV durchgeführt, um interne Prozesse mithilfe der Digitalisierung zu realisieren?

22. Welche Maßnahmen werden inzwischen bei der WSV durchgeführt, um Prozesse im Kunden- bzw. Geschäftskontakt mithilfe der Digitalisierung zu realisieren?

Die Fragen 18 bis 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Elektronisch bzw. digital werden u. a. folgende interne Prozesse abgewickelt:

- Digitale Verwaltung des Baubestandswerkes,
- Datenerfassung und -pflege Wasserstrände/Pegel,
- Liegenschaftsinformationssystem-Abschluss Nutzungsverträge,
- Fortschreibung der Kartenwerke,
- Zugriff auf Daten und Regelwerken in den Netzen.

Prozesse im Kunden- bzw. Geschäftsverkehr werden vermehrt durch E-Mail-Kommunikation insbesondere im Bereich Auskünfte und Anfragen erledigt. Digitalisierungsmaßnahmen, wie die E-Rechnung werden derzeit umgesetzt. Die WSV ist im Roll-out der elektronischen Akte in den WSV-Dienststellen. Die Umsetzung in den einzelnen Anwendungsfeldern erfolgt schrittweise.

23. Wie plant die Bundesregierung, die bereits begonnenen Projekte sowie die neuen Projekte des Bundesverkehrswegeplans mit den bestehenden begrenzten Planungskapazitäten im jeweils veranschlagten Zeit- und Kostenrahmen umzusetzen (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/standortfaktor-bedroht-wie-der-investitionsstau-deutschlands-infrastruktur-laehmt/23707730.html?ticket=ST-62227-CyVZdDFOdl5eXgnF1Atx-ap5)?

Dazu sind bereits verschiedene Maßnahmen eingeleitet u. a:

- Erhöhung der Planungskapazitäten in der WSV,
- Verkürzung der Planungs- und Genehmigungsverfahren,
- Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen,
- Standardisierungen von Wasserbauwerken (Schleusen, Wehre),
- Konzentration der Planungskapazitäten auf Objekte entsprechend der verkehrlichen Bedeutung und baulichen Zustände sowie
- alternative Vergabemodelle (z. B. Planen und Bauen).

24. Beabsichtigt die Bundesregierung, aus Gründen der Transparenz, frühzeitig Zeit- und Kostenrahmen anzupassen, bzw. aus welchen Gründen geht sie davon aus, dass sich die Situation der aktuell sehr begrenzten Planungskapazitäten in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bis zu welchem Zeitpunkt deutlich entspannen wird (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/standortfaktor-bedroht-wie-der-investitionsstau-deutschlands-infrastruktur-laehmt/23707730.html?ticket=ST-62227-CyVZdDFOdl5eXgnF1Atx-ap5)?

Die Planungsdaten, die der Genehmigung der Baumaßnahme zugrunde liegen, werden anlassbezogen aktualisiert. Zum HH 2020 erfolgt die Aktualisierung und Plausibilisierung jährlich fortlaufend und wird in der Anlage zum Einzelplan 12 – Verkehrswegeinvestitionen des Bundes, Teil C – transparent dargestellt. Die Planungskapazitäten werden bei der jährlichen Fortschreibung der Planungsdaten berücksichtigt.

25. Bei welchen Projekten werden derzeit in der WSV sog. PB-Modelle (Planen und Bauen) diskutiert oder bereits durchgeführt?

Für den Bau des Trockendocks für die Torinstandsetzung in Brunsbüttel und den Ersatzneubau der Schleuse Kriegenbrunn sind PB-Modelle mit Verhandlungsverfahren im verschiedenen Umfang als Pilotprojekte in Vorbereitung. Weitere Projekte im Westdeutschen Kanalnetz und am Neckar sind angedacht. Zudem werden mehrere Hochbauprojekte der WSV nach PB-Modell umgesetzt.

26. Welche Erfahrungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland mit solchen Modellen bisher gemacht, bzw. was verspricht sich das BMVI dadurch?

Durch die Einbindung der Bauausführenden in die Planung sollen u. a. Konflikte zwischen den Vertragsparteien bei der Bauabwicklung reduziert werden. Dies führt zu einer erheblichen personellen Entlastung der Verwaltung bei Vertragsabwicklung und Planung.

27. Geht das BMVI durch PB-Modelle hauptsächlich von Zeiteinsparung in der Projektrealisierung aus oder ggf. auch von Kosteneinsparung (bitte jeweils begründen)?

In erster Linie zielen die PB-Modelle auf eine Schonung von Personalressourcen für die einzelnen Projekte. Dies ist erforderlich, damit die Gesamtzahl der Projekte erhöht und der Investitionsstau aufgelöst werden kann. Dies trägt dazu bei, Baustillstände zu vermeiden. Zudem werden Projektpartner motiviert, innovative Lösungen zu entwickeln und Kosten zu reduzieren. Es ist davon auszugehen, dass die Angebote zukünftig auskömmlich sind und Druck von den Unternehmen genommen wird, ein für sie wirtschaftliches Ergebnis über Nachtragsstreitigkeiten zu erzielen.

28. Aus welchen Gründen wird die Gründung einer bundeseigenen Planungsgesellschaft nicht weiterverfolgt (www.verkehrsbrief.de/bmvi-will-wasser strasen-planung-neu-strukturieren/)?

Zur Steigerung der Planungskapazitäten für Maßnahmen an Bundeswasserstraßen werden alle bestehenden Optionen genutzt. Neben dem Aufbau eigener zusätzlicher Planungskapazitäten in der WSV gehört hierzu auch die Vergabe geeigneter Maßnahmenpakete an Dritte.

29. Bei welchen Straßenbauvorhaben bzw. Brückenbauvorhaben an Bundeswasserstraßen ist vorgesehen, dass die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) im Auftrag der WSV jeweils wann tätig wird?

Die Vergabe eines Pakets von bundeseigenen Straßenbrücken über Bundeswasserstraßen an die DEGES ist in Vorbereitung. Die konkreten Bauwerke stehen noch nicht fest.

30. Welche Aufstockung an Planungspersonal ist nach Auffassung der Bundesregierung nötig, um die Umsetzung der gemäß dem Wasserstraßenausbaugesetz beschlossenen Projekte im vorgesehenen Zeitrahmen zu ermöglichen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 35 bis 37 verwiesen.

31. Bis wann ist jeweils Baureife und Fertigstellung der einzelnen Projekte für den Bereich Wasserstraßen im Vordringlichen Bedarf nach aktuellen Planungen vorgesehen (bitte tabellarisch darstellen)?

Die Baureife und Fertigstellung dieser Projekte hängt vom Verlauf der Planfeststellungsverfahren mit evtl. Klagen ab und kann erst danach verlässlich angegeben werden. Ziel ist es, im Rahmen der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans

bis 2030 die Projekte begonnen bzw. fertiggestellt zu haben. Dies betrifft u. a. die Abladeoptimierung am Mittelrhein, die Ausbauvorhaben an der Küste und die Schleuse in Lüneburg.

32. Bei welchen bereits laufenden Projekten kommt es aktuell zu Verzögerungen (Zeitraum) und/oder Kostensteigerungen (Höhe) gegenüber den Beschlussgrundlagen des Wasserstraßenausbaugesetzes im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030?

Die laufenden Vorhaben „Neubau Schleuse Minden“ und „Anpassung Mittelweser“ sind bis auf Restmaßnahmen abgeschlossen. Die Ziele sind erreicht.

Die Maßnahmen zum VDE 17, DEK-Südstrecke, Ausbau DHK (West), Ausbau RHK, Bau der zweiten Schleuse Trier, Fahrrinnenvertiefung am Main zwischen Wipfeld und Limbach, Schiffshebewerk Niederfinow und Oststrecke NOK laufen im Rahmen der Maßgaben der Beschlussvorlagen des BVWP 2030.

Für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe liegt inzwischen nach langem Rechtsstreit das Baurecht vor. Es laufen bereits entsprechende Vergabeverfahren.

33. Welche Mittel wurden für Bau, Erhalt, Sanierung, Instandhaltung der Bundeswasserstraßen 2018 jeweils und insgesamt zur Verfügung gestellt, und welchen Mittelabruf gab es jeweils und insgesamt?

Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

Zweck [Titel]	Soll-Ansatz [T€]	Ist-Ergebnis [T€]	Differenz [T€]
Unterhaltung der BWaStr	77.331	83.651	+6.320
Erhaltung der BWaStr	247.420	268.772	+21.352
Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen	523.430	385.573	-137.857
Baukostenzuschüsse der EU	0	14.243	+14.243
Summe	848.181	752.239	-95.942

34. Wie lange dauerte durchschnittlich die Besetzung von Stellen bei der WSV insgesamt sowie jeweils von Stellen bzw. Planstellen im Planungsbereich der WSV?

Durchschnittlich dauert die Besetzung einer Stelle sechs bis neun Monate.

35. Wie viele neu zu besetzende Stellen bzw. Planstellen konnten im Jahr 2018 in der WSV insgesamt nicht besetzt werden, und um welche Art von Stellen bzw. Planstellen handelte es sich jeweils?

36. Wie viele neu zu besetzende Stellen bzw. Planstellen konnten im Jahr 2018 in der WSV insgesamt über eine Dauer von mindestens sechs Monaten nicht besetzt werden, und um welche Art von Stellen bzw. Planstellen handelte es sich jeweils?

Die Fragen 35 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da der Haushalt 2018 erst im Juli 2018 in Kraft trat, standen die neuen 55,5 Stellen für die WSV erst ab Herbst 2018 zur Verfügung. Davon konnten bisher 15,5 Stellen besetzt werden, bzw. steht deren Besetzung unmittelbar bevor. 40 Stellen sind im Besetzungsverfahren bzw. in der Vorbereitung hierzu und konnten daher noch nicht besetzt werden. Sie verteilen sich wie folgt: 6 x E 14, 3 x E 13, 10 x E 12, 8 x E 11, 7 x E 9b, 4 x E 9a.

37. Wie viele der neu zu besetzenden Stellen bzw. Dienststellen aus den genannten Bereichen konnten im Jahr 2018 in der WSV jeweils nicht besetzt werden:

Ingenieur-Dienstposten in den Bereichen:

- Bautechnik/Bauingenieur
- Schiffbau
- Nachrichtentechnik
- Elektrotechnik/Mechatronik
- STE-Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnik
- Maschinenbau
- Vermessung
- Nautik.

Techniker-Dienstposten in den Fachgebieten:

- Bau
- Maschinenbau
- Elektro-/Nachrichtentechnik.

Nautiker-Dienstposten in den Bereichen:

- Kapitäne
- Schiffsführer
- Schiffsmechaniker/Matrosenmotorenwarte
- Wachoffiziere/Wachmaschinisten
- Matrosen
- Alleinmaschinisten?

Im Rahmen der neuen Haushaltsstellen 2018 ergibt sich folgende Übersicht der nicht besetzten Stellen (aufgelistet nach zusammengenhörigen Fachrichtungen – für die Bereiche, aus den Stellen genehmigt wurden):

1. Ingenieur-Dienstposten	
Bautechnik/Bauingenieur	19
Schiffbau	1
Nachrichten/Elektrotechnik/Mechatronik, STE-Signal-, TK- und Elektrotechnik	3
Vermessung	2
2. Techniker-Dienstposten	
Bau	4
Vermessung (war nicht genannt)	2

Aus den nicht genannten Bereichen (Nautiker) oder Fachrichtungen wurden im Rahmen der HH-Stellen 2018 keine neuen Stellen zur Verfügung gestellt.

38. a) Bis wann ist die flächendeckende Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) in der WSV geplant?

    b) Welcher Mehrwert entsteht dadurch für die WSV?

    c) In welchen Bereichen ist diese bereits, ggf. probeweise, eingeführt worden?

    d) Aus welchen Gründen konnte die KLR seit WSV-Reformstart nicht bzw. nicht flächendeckend eingeführt werden?

39. Welche Probleme sind bzw. waren mit der Einführung der KLR verbunden?

Die Fragen 38 und 39 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planung sieht bislang die Einführung zum 1. Januar 2020 vor. Verbesserungen durch die KLR ergeben sich durch die Schaffung von Kostentransparenz, einer Abbildung des tatsächlichen Ressourcenverbrauchs, einer verbesserten Ergebnisorientierung, einer Steigerung des Kostenbewusstseins, sowie einer Stärkung der Eigenverantwortung. Zudem gibt die KLR Erkenntnisse, die für eine Optimierung von Ablauforganisationen und ergänzende Informationen für Führungskräfte sowie für die Ermittlung von kostendeckenden Entgelten.

Im Rahmen des Projektes „Implementierung SAP R/3 zum Aufbau einer KLR in der WSV“ im Zeitraum Januar 2004 bis März 2008 wurde der IT-technische Funktionsumfang des SAP-Systems in den Bereichen vollständig konzipiert und systemseitig zur Verfügung gestellt. Im Zuge der Reform musste die neue Organisationsstruktur der GDWS in der KLR abgebildet werden. Dazu muss der Produktkatalog angepasst und mit den Leitungsebenen und den Gremien abgestimmt werden.

40. Inwieweit hat sich seit dem letzten veröffentlichten Stand 2015 das gesamte Bruttoanlagevermögen der Binnenwasserstraßen (50 Mrd. Euro, Bundestagsdrucksache 18/7316, S. 24) bis heute verändert?

41. Inwieweit wird diese Zahl in welchen zeitlichen Abständen nach welchen konkreten Kriterien aktualisiert?

Die Fragen 40 und 41 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bruttoanlagevermögen entspricht in der Größenordnung dem veröffentlichten Stand von 2015. Eine anlagen-/objektorientierte Erfassung des Anlagevermögens wird zurzeit durchgeführt.

42. Durch welche Maßnahmen ist vorgesehen, die im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030 durch das BMVI vorgelegte Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen (Bundestagsdrucksache 18/9350, S. 181) in welchem Rhythmus zu aktualisieren und auf mögliche Änderungen von Transportmengen zur Einstufung von Wasserstraßen in jeweilige Kategorien zu reagieren?

Eine Überprüfung der Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen wird im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung auf der Grundlage der neuen Verkehrsprognose 2035 stattfinden. Die Vorarbeiten für die neue Verkehrsverflechtungsprognose laufen aktuell.

43. In welchem Rhythmus soll dem Deutschen Bundestag zukünftig ein Verkehrsinfrastrukturzustandsbericht (hier: für die Wasserstraßen), in Anlehnung der jeweiligen Berichte aus dem Jahr 2016, vorgelegt werden, und wann ist beabsichtigt, den nächsten Zustandsbericht für die jeweiligen Verkehrsträger zu veröffentlichen?

Die Bundesregierung prüft derzeit, wann sie den neuen Verkehrsinfrastrukturzustandsbericht vorlegen wird.

44. Welchen Stand hat die Einführung eines Schifffahrtsgesetzbuches gemäß dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD?

Die Bundesregierung hat die Entwicklung eines modernen Schifffahrtsgesetzbuchs zunächst auf das Seeschifffahrtsrecht beschränkt. Das geplante Seeschifffahrtsgesetzbuch ist modular angelegt. Es soll – dem Vorbild des Sozialgesetzbuchs oder des BGB folgend – aus mehreren Teilen bestehen, in denen jeweils ein fachlicher Themenbereich geregelt wird. Derzeit werden einzelne Module identifiziert und bearbeitet, die zu einem Seeschifffahrtsgesetzbuch zusammengefasst werden können.

45. Soll damit aus Sicht der Bundesregierung hauptsächlich der Stand von Gesetzen und Verordnungen auf Bundesebene abgebildet werden oder ggf. auch auf Landesebene (z. B. Häfen)?

Das Seeschifffahrtsgesetzbuch wird ausschließlich Vorschriften aus dem Zuständigkeitsbereich des Bundes enthalten.

46. Inwieweit kann die Sammlung bei elwis.de (Informationssystem der WSV; www.elwis.de/DE/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze-node.html) als Grundlage für ein Schifffahrtsgesetzbuch gesehen werden, und bis wann soll das Schifffahrtsgesetzbuch vorgelegt werden?

Über ELWIS (Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice) werden alle schifffahrtsrelevanten Informationen für die deutschen Bundeswasserstraßen veröffentlicht. Das dort geführte Verzeichnis der Rechtsverordnungen und Gesetze dient der Öffentlichkeitsarbeit und ist keine Grundlage für die Rechtsetzung des Bundes. Die Entwicklung des Seeschifffahrtsgesetzbuchs erfolgt auf der Grundlage der im Bundesgesetzblatt veröffentlichten Gesetze und Verordnungen zum Seeschifffahrtsrecht. Die Bundesregierung strebt an, maßgebliche Teile des Seeschifffahrtsgesetzbuchs bis Ende 2025 fertiggestellt zu haben.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333